

**Kommunstyrelsen**

§ 209

Dnr 2017-000293

Svar på remiss om förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029**Ärendebeskrivning**

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 presenterades för Värmlands kommuner på Länsdelsmötet i Årjäng den 19 september 2017.

Kommunledningskontoret och teknik- och fritidsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen att ställa sig bakom Region Värmlands förslag till yttrande gällande förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, samt komplettera med några mindre förtydliganden och förslag till Näringsdepartementet.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontoret och teknik- och fritidsförvaltningens tjänsteyttrande, 2017-11-01

Remiss - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Region Värmlands yttrande 2017-09-27

Arbetsutskottets protokoll 2017-11-06, § 184

Förslag till beslut på sammanträdet

Dag Rogne (C): Kommunstyrelsen beslutar enligt arbetsutskottets förslag.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom kommunledningskontorets och teknik- och fritidsförvaltningens förslag till yttrande samt lyfta fram följande punkter:

- Mycket positivt att mötesseparering på E45 mellan Säffle-Valnäs och Tösse-Åmål finns med i förslag till nationell plan.
- Föreslå att ramen för nationell plan för transportsystemet 2018-2029 ökas med 10 procent för att bland annat trimningsåtgärder längs E18 mellan Valnäsområdet och Töcksfors ska kunna genomföras under planperioden.
- Föreslå att en Åtgärdsvalsstudie för E45 mellan Mellerud och Vänersborg genomförs.

Fortsättning nästa sida

Ordf sign

Just. sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Fortsättning § 209

- Föreslå att en Åtgärdsvalsstudie för Vänerbanan i form av den så kallade "Vålbergsrakan" med ny järnväg mellan Grums och Karlstad genomförs.

2017-11-23 Utdrag till
Näringsdepartementet
Teknik- och fritidsnämnden

Ordf sign

Just. sign

Utdragsbestyrkande



Teknik- och fritidsförvaltningen
Niklas Ekberg
niklas.ekberg@saffle.se

Kommunstyrelsen

Svar på remiss om förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Sammanfattning

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 presenterades för Värmlands kommuner på Länsdelsmötet i Årjäng den 19 september 2017. Förvaltningen föreslår kommunstyrelsen att ställa sig bakom Region Värmlands förslag till yttrande gällande förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, samt komplettera med några mindre förtydliganden och förslag till Näringsdepartementet.

Bakgrund

Trafikverket (Trv) har tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Utgångspunkterna för Trv:s prioriteringar är de transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden- innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. Detta förslag har även föregåtts av en inriktningsplanering från Trv, som utgjorde underlag för regeringens proposition och direktiv. Region Värmland (RV) har sedan tidigare lämnat ett yttrande över inriktningsplaneringen. Region Värmland har skrivit ett yttrande till förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, vilket biläggs detta yttrande.

Remissinstanser såsom Sveriges kommuner har möjlighet att yttra sig till Näringsdepartementet senast 30 november 2017.

Ärendets beredning

Ärendets har beretts i samråd med teknik- och fritidsförvaltningen.

Beslutsunderlag

Region Värmlands yttrande över remiss-förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Förvaltningens ståndpunkt

Förvaltningen ställer sig bakom Region Värmlands förslag till yttrande gällande förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Man anser dock att Säffle kommun skall ge följande förtydligande och förslag som är av särskild vikt för kommunen och dess närområde;

- Mycket positivt att mötesseparering på E45 mellan Säffle-Valnäs och Tösse-Åmål finns med i förslag till nationell plan.
- Föreslå att ramen för nationell plan för transportsystemet 2018-2029 ökas med 10 procent för att bl a trimningsåtgärder längs E18 mellan Valnäsmotet och Töcksfors ska kunna genomföras under planperioden.
- Föreslå att Trafikverket genomför en Åtgärdsvalsstudie för E45 mellan Mellerud och Vänersborg. Sträckan är av stor vikt för stråket Karlstad-Göteborg och i nuläget undermålig ur såväl ett framkomlighets- som ett trafiksäkerhetsperspektiv.
- Föreslå att en Åtgärdsvalsstudie genomförs av Vänerbanan i form av den så kallade "Vålbergsrakan" med ny järnväg mellan Grums och Karlstad.
Sträckan Karlstad-Göteborg är en viktig länk i järnvägsnätet och ny järnväg mellan Karlstad och Grums skulle korta restiderna och möjliggöra avlastning av järnvägsspåret.

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande:

1. Ställa sig bakom Region Värmlands förslag till yttrande samt lyfta fram följande punkter:
 - Mycket positivt att mötesseparering på E45 mellan Säffle-Valnäs och Tösse-Åmål finns med i förslag till nationell plan.
 - Föreslå att ramen för nationell plan för transportsystemet 2018-2029 ökas med 10 procent för att bl a trimningsåtgärder längs E18 mellan Valnäsmotet och Töcksfors ska kunna genomföras under planperioden.
 - Föreslå att en Åtgärdsvalsstudie för E45 mellan Mellerud och Vänersborg genomförs.
 - Föreslå att en Åtgärdsvalsstudie för Vänerbanan i form av den så kallade "Vålbergsrakan" med ny järnväg mellan Grums och Karlstad genomförs.

Ingemar Rosén
Kommunchef

Niklas Ekberg
Gatuchef

Beslutet ska skickas till
Näringsdepartementet

Marcus Smedman, 054-7011034
marcus.smedman@regionvarmland.se

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

N 2017/05430/TIF

Yttrande över remiss-Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Bakgrund

Trafikverket (Trv) har tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Utgångspunkterna för Trv:s prioriteringar är de transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden- innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. Detta förslag har även föregåtts av en inriktningsplanering från Trv, som utgjorde underlag för regeringens proposition och direktiv. Region Värmland (RV) har sedan tidigare lämnat ett yttrande över inriktningsplaneringen¹, vilket biläggs detta yttrande.

Den nationella planen omfattar 622,5 miljarder varav 333,5 miljarder ska användas till utveckling av transportsystemet, 125 miljarder till drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägsnätet samt 164 miljarder till drift, underhåll och reinvesteringar inklusive bärighet och tjälsäkring av statliga vägar. Utöver dessa medel tillkommer ytterligare ca 90 miljarder från banavgifter, trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Region Värmlands synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Region Värmland yttrar sig i egenskap av upprättare för regional transportplan i Värmland. RV hänvisar även till det tidigare yttrandet om inriktningsplaneringen, se bilaga 1.

¹ RV 2015-334 och N2015/4305/TIF

Generella synpunkter

RV anser att rapporten är tydlig och har en bra disposition. Den har i detta hänseende förbättrats jämfört med förra planen. Det framgår vilka val Trv gjort och vilka motiv man haft för dem. RV ser positivt på att det blivit ett tydligare fokus på drift och underhåll och att mer medel avsätts till detta före omfattande nyinvesteringar. RV ser också positivt på att regeringen har utökat den totala medelsramen till transportinfrastruktur då det är helt nödvändigt för att upprätthålla ett funktionsdugligt transportsystem. RV anser dock att ramarna för länsplanerna borde ha utökats, för Värmlands del är ramen i princip samma som förra planperioden, 1003 mot 994 miljoner kronor. Det innebär i praktiken en minskning av medel i förhållande till den prisutveckling som varit sedan 2014 då nuvarande plan fastställdes.

RV stödjer de satsningar som görs i storstadsregionerna med syfte att minska kapacitetsproblemen, vilket förbättrar möjligheterna även för värmlänningar att nå dessa områden. Detta gäller särskilt satsningar på stråken till Stockholm och Göteborg som är Värmlands närmaste storstadsregioner i landet.

RV saknar satsningar för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten mot Norge och Oslo. Norge och Tyskland är Sveriges viktigaste länder vad gäller utrikeshandel. Norskt och svenskt näringsliv har även ett starkt korsägande där investeringar i varandras näringsliv är betydligt vanligare jämfört med andra länder. Mot bakgrund av det förefaller det märkligt att det fortfarande saknas goda transportmöjligheter via landvägen mellan nordens närmaste grannar, såväl geografiskt, kulturellt och affärsmässigt. Kontaktintensiteten mellan våra huvudstäder visar sig genom ett frekvent flygande med 1,4 miljoner resande varje år.

När det gäller höghastighetsbanor delar vi Trv:s syn på att försöka hålla ner kostnaderna i möjligaste mån och att en topphastighet om 250 km/h med ett ballasterat spår kan vara tillräckligt. Trv framför dock att underhållskostnaderna för detta alternativ sannolikt är högre. För att kunna ha en uppfattning om vilket alternativ som är bäst bör livscykelperspektivet belysas på ett mer ingående sätt samt de faktiska behoven ett framtida system faktiskt ska tillgodose utifrån fjärrtåg, regionalt resande och godstransporter.

RV anser att Oslo, Stockholm och Mellansverige bör knytas ihop på motsvarande sätt som de nya stambanorna i Sverige förväntas göra mellan Sthlm/Göteborg och Malmö. I relationen Oslo-Mellansverige-Stockholm bor det 3,4 miljoner människor som idag saknar goda förbindelser via landvägen. För att främja en hållbar utveckling både ur miljö, socialt, kulturellt och affärsmässigt utbyte är det angeläget att Sverige och Norge gemensamt tar ett ansvar för att utveckla stråket. RV vill i det sammanhanget också uppmana regeringen/Ndep att lyfta in stråket som en del av TEN-T:s stomnätsskorridorer (i Scan-Med), vilket sträckan Örebro- Oslo av oförklarlig anledning inte längre är en del av. RV anser att frågan om att utveckla infrastrukturen mellan våra länder bör röna större uppmärksamhet från politisk riksnivå i både Sverige och Norge, då det finns uppenbara vinster med att knyta ihop våra länder på ett bättre sätt.

Nya stambanor får dock inte slå ut nödvändiga investeringar i befintlig infrastruktur, där det i första hand är särskilt angeläget att vårda och utveckla det vi har. I stråket mellan Oslo och Stockholm finns många viktiga mindre åtgärder att genomföra för att trimma stråket, minska det eftersläpande underhållet och kapacitetsbristerna. RV har tillsammans med

Trv, norska myndigheter, andra regioner, operatörer och näringsliv efter stråket varit delaktiga i den åtgärdsvalsstudie² som letts av Trv.

Syftet med studien har varit att föreslå åtgärder på kort och lång sikt som kan öka punktligheten och förbättra tillgängligheten i stråket. Studien färdigställs under hösten 2017 och där finns sammanställda förslag till lämpliga åtgärder att gå vidare med. RV anser att utredningen bör följas av en mer detaljerad utredning om framtida stråk där Trv och berörda norska myndigheter enas om ett lämpligt stråkval, åtgärder och tidsplaner för utförande i ländernas respektive transportplaner

RV tycker ändå att det är bra att stråket fortsatt är utpekad som en brist i förslaget till NTP eftersom det ger möjlighet för Trv att fortsätta arbeta för att utveckla stråket och att nödvändiga åtgärder kan föreslås i kommande NTP. RV kommer fortsatt att vara en aktiv part i det arbetet.

RV ser vidare positivt på att Inlandsbanan finns med som en utpekad brist i förslaget till nationell plan. Om inlandsbanan återställs till sin ursprungliga funktion innebär det en mindre sårbarhet, ökad kapacitet som även möjliggör omdirigering av trafik vid störningar i trafiken mellan norra och södra Sverige. En utveckling av banan ger också inlandskommunerna bättre förutsättningar att utvecklas genom tillgång till järnvägstransporter. Potential till utveckling tydliggörs av att det finns en privat aktör som är villig att gå in med medel för att utveckla banan och transporter i stråket. Genom banans anslutning till hamnen i Kristinehamn kan gods även flyttas över till sjöfart för vidare transport ut på havet.

Övriga synpunkter på förslaget

Nedan sammanfattar RV sina synpunkter på det vi anser positivt respektive negativt med förslaget.

Positivt

- Slussar för fortsatt Vänersjöfart
- Tidigare utpekade järnvägsobjekt på Värmlandsbanan finns kvar
- E45 Säffle-Valnäs mötessepareras
- E45 Tösse-Åmål mötessepareras
- Byte av spår på Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan
- Fokus på drift och underhåll
- Samfinansiering mellan NTP och LTP för ökad trafiksäkerhet på regionala vägar (normalt LTP-finansiering)
- Högre beloppsnivå för trimningsåtgärder (200/100 för järnväg/väg)
- BK 4 införs i Sverige (74 tons lastbilar). Värmland är ett av de första länen som omfattas av BK 4.

Negativt

²Åtgärdsvalsstudie Stråket Stockholm-Oslo, Trafikverket 2017
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/Atgardsvsstudier/atgardsvsstudie-straket-stockholm-oslo/>

- Inga medel till godsbangård ~Välsviken (Tåg i Tid etapp 4). Avsätts endast om regeringen utökar medelsramen med 10 procent.
- Inga ytterligare medel till Värmlandsbanan för kapacitetsförbättrande åtgärder utöver de som redan satts av i tidigare plan. Banan, särskilt Kil-Karlstad-Kristinehamn, kommer fortsatt vara en trång sektor med risk för störningar och sakna möjligheter att utöka gods-, fjärr- och regionaltrafiken.
- Inga nya mötesspår på Norge/Vänerbanan
- Inga medel till E18 Valnäsområdet-Töcksfors till förbättrad trafiksäkerhet/tillgänglighet (mötesfri väg, bättre sidoområden) Endast en mindre satsning om ramen utökas med 10 procent
- Det lågtrafikerade vägnätet kommer att försämrans under planperioden.

Om det positiva

Att byta ut **slussarna** är nödvändigt för att kunna fortsätta trafikera Vänerbanan med handels- och turisttrafik. Slussarna är en förutsättning för att knyta ihop Vänerbanan med havet. RV och Västra Götalandsregionen gjorde en undersökning³ om vilken betydelse handelssjöfarten har för näringslivet och regionerna. Bara för arbetsmarknadsområdet i Karlstad skulle det innebära 1400 färre arbetstillfällen, BRP-minskning, sysselsättning och inkomstbortfall samt ökade transportkostnader motsvarande 573 miljoner kronor per år. Att inte ha tillgång till sjöfart skulle också slå hårt mot Värmlands ledande roll inom pappersteknologi och framtida utveckling inom detta område.

De stora kapacitetsbristerna på **Värmlandsbanan**, ett av Sveriges högst belastade enkelspår med en trafik på runt 100 tågrörelser per dygn (runt 60 tåg/dygn går gränsen för när det uppstår kapacitetsbrister på ett enkelspår) lindras med de tidigare utpekade mötesstationerna. Ytterligare åtgärder är dock nödvändiga och den mest belastade delen mellan Kil-Karlstad-Kristinehamn bör bli föremål för dubbelspår så snart som möjligt enligt flera samstämmiga utredningar, både från Banverket och numera även Trv som utrett frågan i olika omgångar.

RV välkomnar att **E45** mellan Säffle och Valnäsområdet och ytterligare en sträcka på E45 i Västra Götaland mötessepareras för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket. E 45 är ett viktigt regionalt stråk för pendling och knyter ihop Värmland och Västra Götaland. RV ser också ett stort behov av att återstående delar i Dalsland och Värmland åtgärdas i kommande planer.

Byte av spår på både Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan är nödvändigt för att upprätthålla de funktioner banorna en gång var byggda för. Båda banorna har drabbats av hastighetsreduktioner på grund av eftersläpande underhåll. Värmlandsbanan är pulsådern för järnvägstrafiken inom och genom länet.

³ Vad händer om handelssjöfarten till och från Vänerbanan upphör? En regionalekonomisk konsekvensanalys, WSP 2016.

Fryksdalsbanan är en regional järnväg som är viktig för både gods- och persontransporter. Sedan omlastningsstationen för virke i Torsby togs i drift har en stor mängd lastbilstransporter kunnat ersättas med tågtransporter. Tyngre tåg har dock inneburit ett ökat slitage på banan. Järnvägen är så viktig för kommunerna i stråket att stora delar av finansieringen för utvecklingen av banan har bestått av medel från länsplanen och kommunerna i stråket. RV välkomnar därför att staten tar ett större ansvar för den i och med detta förslag.

Med en utveckling av banan skapas förutsättningar att knyta ihop södra och norra Värmland för studie- och arbetspendling samtidigt som fler tunga transporter kan gå på järnväg istället för lastbil. RV ser det också som nödvändigt att nästa steg är att elektrifiera banan för att förbättra driftsekonomin för de som trafikerar banan samtidigt som miljönyttan ökar.

Samfinansiering från nationell plan till länsplanerna ser RV som nödvändigt för att uppnå nollvisionen och öka trafiksäkerheten på de mest olycksdrabbade regionala vägarna. I Värmland finns ca 509 mil statlig väg. Av dessa har RV i sin länsplan prioriterat ca 30 mil fördelat på tre vägar, riksväg 61, 62 och 63. Målsättningen är att mötesseparera dessa för att öka trafiksäkerheten och förbättra förutsättningarna för arbetspendling och kompetensförsörjning. Med nuvarande medelstilldelning i länsplanen beräknas det ta ca 70-80 år från nu att åtgärda dessa 30 mil. Av förslaget framgår inte omfattningen av eller hur samfinansieringen ska gå till samt vilka förutsättningar som gäller, RV ser dock fram emot att föra en dialog med Trv om detta.

RV tycker att det är bra att **beloppsgränserna för trimningsmedlen** ökas till 200/100 miljoner kronor för järnväg/väg. Det skapar större flexibilitet och svarar bättre mot behov som inte kan förutses. RV är gärna delaktiga i en dialog kopplat till Trv:s verksamhetsplanering för hur dessa medel samt även medel för drift och underhåll kan nyttjas på bästa sätt.

RV välkomnar att **BK 4** införs, vilket skapar förutsättningar för ökad konkurrenskraft i landsbygdsbyn och miljövänligare transporter samtidigt som det på sikt kan leda till ökad trafiksäkerhet med färre lastbilar på vägarna, då fyra lastbilar kan ersättas med tre. En utmaning är att få ett sammanhängande vägnät för BK 4 som är tillräckligt användbart för att transportörer ska investera i den typen av lastbilar. RV tycker ändå att det är bättre att börja implementeringen än att dra ut på frågan ytterligare. För Värmland kommer det sannolikt främst att handla om timmertransporter och tunga transporter från kommuner som helt saknar möjlighet till att använda tågtransporter. För att få ett bredare genomslag krävs att man också kan nyttja de tyngre fordonen på det kapillära vägnätet, inklusive delar av det enskilda vägnätet.

Om det negativa

RV har tillsammans med Trv och Karlstads kommun sedan 2011 arbetat (projektet Tåg i Tid) för att utveckla kapaciteten på Värmlandsbanan och det kollektiva och hållbara resandet, med Karlstad C som länets viktigaste kollektivtrafiknod. Behovet att förändra Karlstad C har funnits under en ännu längre tid. En viktig

del i att lösa dessa utmaningar är att godset kan rangeras på en annan plats än på Karlstad C. En tillfällig lösning är att godset rangeras på Karlstad östra och Herrhagsbangården, men det är sannolikt inte hållbart under en längre period på grund av störningar för närboende. Att investeringen i **ny bangård** uteblir innebär att godset fortfarande kommer att hanteras i stadens centrala delar samtidigt som kapacitetsbristerna delvis kommer att bestå. RV förordar starkt en investering i en ny bangård utanför de centrala delarna av Karlstad. Om det inte blir ett utpekat objekt i NTP är det angeläget att RV, Trv och Karlstads kommun fortsätter dialogen om de allmänna trimningsmedel (kostnader upp till 200 miljoner) som finns avsatta för järnväg i NTP och hur de kan komma till användning för detta ändamål.

Kapacitetsbristerna på Värmlandsbanan, i synnerhet relationen Kil-Karlstad-Kristinehamn är mycket stora. Sträckan utgör Värmlands getingmidja och begränsar förutsättningarna att utveckla trafiken på banan. En omfattande blandtrafik på banan med en stor andel godstrafik gör att kapacitetsbristerna blir särskilt tydliga. En viktig kapacitetshöjande åtgärd är att godstågen från Stora Enso Skoghall skulle kunna ansluta till Värmlandsbanan via ett triangelspår istället för att som nu behöva åka in på Karlstad C och vända. I dagsläget handlar det om 14-16 tåg per dygn. För att öka kapaciteten i stråket krävs dubbelspår. RV hade hoppats på en första etapp av utbyggnad till dubbelspår i denna NTP, då flera olika utredningar från Trv visat det uppenbara behovet av det. RV förutsätter att det steget tas i nästkommande plan.

Inga nya/längre mötesspår på Norge/Vänerbanan utgör en risk för att banan får kapacitetsproblem. Flera godståg förväntas avlasta Västra stambanan och ledas om till Norge/Vänerbanan (väster om Vänerstråket) när pågående förstärkningsåtgärder är färdigställda på Bergslagsbanan resp. Norge/Vänerbanan. Billerud/Korsnäs pågående investering i ny kartongmaskin förväntas leda till utökade järnvägstransporter, med långa tunga tåg. Malmtransporter till Uddevallas hamn förväntas också att öka på sikt varför sträckan Grums-Skälebol riskerar ett kapacitetsutnyttjande på 115 procent, dvs överstiga banans tillgängliga kapacitet. Även Grums station utgör en begränsande nod i systemet. Eftersom banan utgör ett viktigt stråk till och från Göteborgs hamn kan vi med stor sannolikhet förvänta oss flera längre och tyngre tåg. Det finns också en efterfrågan på att transportera mer gods mellan Göteborg och Oslo på banan via Kil och Värmlandsbanan, vilket innebär att mötesstationer och längder behöver ses över i hela stråket.

Om banan på sikt blir dubbelspårig mellan Trollhättan/Åmål/Säffle/Kil och utvecklas mot en standard som minst motsvarar den mellan Trollhättan och Göteborg, kan den i framtiden utgöra länken mellan Göteborg och Oslo via Värmlandsbanan, under förutsättning att Värmlandsbanan mellan Karlstad och Oslo också förbättras. Lämplig framtida bansträckning mellan Karlstad och Oslo förväntas utredas av Trv och norska myndigheter inom en snar framtid.

Att samordna trafiken på Norge/Vänerbanan och Värmlandsbanan för resande mellan Oslo-Göteborg och Oslo-Mellansverige-

Stockholm skulle skapa mycket goda förutsättningar för attraktiva tågupplägg med hög frekvens av trafik, då en samordning genererar fler resande i delvis samma stråk än om de utgör helt separata stråk.

E18 mellan Valnämotet och Töcksfors är den enda sträckan, ca 80 km, mellan Oslo och Stockholm som saknar mötesseparering från 2023, då Norges utbyggnad av E18 mellan Oslo och riksgränsen förväntas vara klar. En åtgärdsvalsstudie för sträckan färdigställdes av Trv under 2017. Där finns ett antal förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder och mötesseparering, indelat i olika paket.

RV är besvikna över att inga åtgärder kan genomföras i stråket såvida inte ramen höjs med 10 procent av regeringen. RV anser att en politisk avvägning på riksnivå bör göras för att möta de satsningar som faktiskt görs på den norska sidan av gränsen. E18 utgör den huvudsakliga vägförbindelsen mellan våra länders huvudstäder och Mellansverige. Sträckan är ett exempel på när man inte ser helheten, där enskilda vägavsnitt inte ger tillräckligt positiva utfall i samhällsekonomiska bedömningar. Trv har ju naturligtvis sitt regelverk om SEB:ar att följa men den bör kompletteras med en politisk bedömning om vilka signaler Sverige vill skicka till Norge och vilken standard vi vill ha på vår främsta väg mellan våra länders huvudstäder. Hela vägen ingår också i TEN-T:s vägnät som ett prioriterat stråk. Det förefaller märkligt att inte satsa några medel på den sista felande länken på E18 under de närmaste 12 åren på svensk sida.

Bilagor

Bilaga 1: Remissyttrande över transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Dnr RV 2015-334 och N2015/4305/TIF)

Marcus Smedman
Infrastrukturstrateg

Förslag till beslut

Region Värmlands arbetsutskott föreslår Region Värmlands styrelse

att godkänna yttrandet